

1 QU'ATTENDEZ-VOUS DE L'UNION EUROPÉENNE EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS ?

1. Le transport est une compétence partagée entre l'Union européenne et les États membres (article 4 du TFUE). Qu'attendez-vous de l'Union européenne en matière de politique des transports ? Quels sont selon vous les défis des prochaines années pour la politique des transports ?

Nous attendons une politique beaucoup plus active et déterminée de la part de l'Union Européenne dans le domaine des transports. Elle doit permettre de relever le principal défi des prochaines années, soit la décarbonation des transports à l'horizon 2050 tout en garantissant le droit à la mobilité de tous les citoyens de l'UE.

Il est nécessaire pour cela que l'UE intervienne pour financer des investissements très importants en faveur des moyens de déplacements peu ou pas carbonés (train, transports publics, vélo, fret ferroviaire,...) et mette en œuvre une régulation des modes de transports polluants (automobiles, camions, transport aérien,...) pour accompagner leur décarbonation.

2. Pour mettre en œuvre les orientations du Green Deal, l'Union européenne a légiféré de manière plus ambitieuse que par le passé dans le domaine des transports, définissant une cible ambitieuse pour 2050 (réduction des émissions de GES des transports de 90 % à l'horizon 2050 par rapport à 1990). Le paquet législatif Fit For 55 qui vise à atteindre la cible climatique pour 2030 (réduction des émissions de GES dans l'UE d'au moins 55 %) a fixé plusieurs cibles spécifiques aux transports. Les textes législatifs adoptés durant le mandat 2019-2024 couvrent la diversité des modes de transport – route, aérien, maritime, ferroviaire, fluvial – et concernent la politique d'infrastructures (planification avec les RTE-T, tarification de l'usage des infrastructures routières avec la révision de la directive eurovignette), la politique de normalisation et réglementation (limitation des émissions des véhicules routiers lourds neufs, interdiction de la vente de véhicules légers thermiques neufs en 2035), la tarification du carbone (marché des ETS) ou la mobilisation de l'industrie (déploiement de gigafactories pour la production de batteries électriques). Ces orientations vous paraissent-elles pertinentes, adaptées aux défis de la décarbonation des transports d'un point de vue européen ? Ces orientations doivent-elles être poursuivies, voire amplifiées ? Si oui, comment ? Si non, que vous paraît-il nécessaire de remettre en cause ?

Les objectifs définis par l'UE sont justifiés, en particulier la réduction des émissions de GES de 90% à l'horizon 2050. Mais il faut que les moyens des politiques mises en œuvre pour atteindre ces objectifs soient réellement en rapport avec eux, ce qui est très loin d'être le cas.

C'est le cas en particulier pour les investissements dans le rail et les transports publics. Ceux-ci doivent être beaucoup plus importants, avec un budget annuel au moins 5 fois plus important, dans la perspective d'une multiplication par trois des kilomètres parcourus en train à l'horizon 2050. Le soutien européen doit permettre de développer à la fois la grande vitesse que l'irrigation fine du territoire par les petites lignes de train et la régénération du réseau.

En matière de régulation de l'industrie automobile, il est nécessaire qu'une réorientation complète de ses productions soient engagées. Le développement de la voiture électrique avant tout sur la base de gros modèles trop lourds et beaucoup trop chers pour une très grande partie des Européens est un frein évident à la généralisation de la voiture électrique.

Il est nécessaire que l'Union Européenne favorise le développement d'une industrie automobile centrée sur des véhicules plus petits, moins polluants et beaucoup plus accessibles financièrement. Un soutien à l'achat de véhicules neufs de petite taille doit être mise en œuvre pendant plusieurs années pour qu'ils soient accessibles aux classes populaires, le temps que puisse se créer un marché de l'occasion. Les industries automobiles européennes doivent être protégées de la concurrence de pays pratiquant un dumping social et environnemental. La production d'automobile doit être encouragée en particulier dans les pays de l'Union proposant un mix électrique le plus décarboné possible.

De même, l'électrification du parc nécessite un fort développement de la production d'électricité, et d'électricité décarbonée pour être cohérents avec les objectifs de décarbonation globaux. Il faut donc que parallèlement l'UE encourage une forte augmentation de la production d'électricité décarbonée, à la fois renouvelable et nucléaire.

Ces deux évolutions majeures, de l'industrie automobile et de la production d'électricité, sont indispensables pour que l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs puisse être effective en 2035. Cela nécessite en particulier une réorientation rapide et massive des priorités des industriels automobiles, qui pour l'instant favorisent la production de véhicules électriques trop lourds et trop chers, qui leur assurent plus de profits. Cette logique est complètement contradictoire avec nos objectifs climatiques.

3. La Commission européenne a publié le 6 février 2024 une communication préparatoire à la définition des objectifs climatiques pour 2040. Ces objectifs seront transcrits dans les propositions législatives sur lesquelles vous aurez à vous prononcer si vous siégez au Parlement européen. Dans cette communication, la Commission européenne envisage de porter l'objectif de réduction des émissions de GES de l'UE à -90 % en 2040 par rapport à 1990 ; elle souligne que le secteur des transports est celui où il faut faire le plus d'efforts et énonce plusieurs propositions d'actions concrètes (voir encadré ci-après) sans cependant fixer de cible climatique spécifique aux transports à l'horizon 2040.

a. Vous paraît-il nécessaire que les priorités et la définition des objectifs à atteindre sur les différents leviers de la politique européenne des transports fassent l'objet d'un débat au Parlement ? Dans ce cadre, vous paraît-il nécessaire que la Commission actualise la stratégie pour une mobilité durable et intelligente de décembre 2020 ? Avez-vous un avis sur les outils de suivi et évaluation des politiques européennes de transport ?

Il faut bien évidemment un débat au Parlement sur les différents leviers de la politique européenne des transports, et il faut actualiser la stratégie pour une mobilité durable.

b. Pour atteindre l'objectif d'une baisse significative des émissions de GES des

transports, la Commission européenne a dressé la liste des leviers et des actions susceptibles d'avoir un effet sur les émissions de GES des transports. Certaines actions vous paraissent-elles prioritaires, plus ou moins efficaces ou nécessaires que d'autres ? Lesquelles ?

Une très forte augmentation des investissements pour le rail et les transports publics est absolument indispensable.

c. La Commission devrait-elle intégrer d'autres actions ou orientations aux leviers de décarbonation du secteur des transports qu'elle a identifiés à ce jour ? Lesquelles ?

La Commission doit mettre en œuvre une politique incitative à la réduction du poids des automobiles neuves vendues dans les différents pays de l'UE. Un malus automobile au poids européen est nécessaire pour inverser la tendance à l'alourdissement du parc automobile dans la plupart des pays de l'UE. Cette tendance est un frein majeur au développement d'une filière automobile électrique respectueuses pour le climat et accessible financièrement au plus grand nombre.

4. La filière économique et industrielle des transports est un des points forts du savoir-faire et de la compétitivité européens – ingénierie et travaux publics pour les infrastructures tous modes confondus, systèmes technologiques et techniques divers (équipement des infrastructures et systèmes d'exploitation, production des véhicules des différents modes de transport – route, fer, aérien, fluvial et maritime).

a. D'après vous, l'objectif de décarbonation des transports est-il un facteur d'innovation et de compétitivité pour l'industrie de l'UE ou un facteur de risque ?

L'objectif de décarbonation des transports est un facteur d'innovation et de compétitivité clé pour l'industrie de l'UE.

b. En corollaire de l'objectif de décarbonation du secteur des transports, l'Union européenne doit-elle faire évoluer significativement sa stratégie et ses objectifs en matière industrielle et énergétique ?

L'Union Européenne doit faire évoluer sa stratégie énergétique pour favoriser une très forte augmentation de la production électrique en lien avec l'électrification du secteur des transports. Elle doit faire évoluer sa stratégie industrielle pour favoriser plus le développement de filières industrielles plus respectueuses de l'environnement. Dans le cas du secteur clé de l'industrie automobile, il faut favoriser de façon beaucoup plus déterminée le développement d'une industrie centrée sur les petits et moyens véhicules.

5. La défense et la sécurité du continent européen constituent aujourd'hui un objectif majeur de l'Union Européenne. Selon vous, quelle place les transports peuvent-ils ou doivent-ils jouer dans la réalisation de cet objectif, en matière d'infrastructure, d'industrie des transports, de sécurité dans les transports, de gestion de données, de recherche ?

La décarbonation du secteur des transports va jouer un rôle clé pour limiter la dépendance des pays de l'UE vis-à-vis de pays fournisseurs d'énergies fossiles. Cela aura un impact majeur sur la sécurité de l'approvisionnement énergétique de l'UE, et donc sur sa sécurité.

2. FINANCEMENT ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

6. La Commission européenne réfléchit d'ores et déjà aux financements européens à mettre en place, notamment pour le secteur des transports, après 2027. Les propositions financières et législatives pour le futur Cadre financier pluriannuel (CFP) post-2027 seront publiées en 2025, dans un contexte budgétaire très tendu (obligation de remboursement du prêt NextGenerationEU à partir de 2028, financements nécessaires pour l'aide à l'Ukraine, perspective d'un prochain élargissement à l'Ukraine et aux Balkans occidentaux, priorité à accorder aux financements en matière de défense, etc.). La Commission souhaite également favoriser la synergie entre les volets transport et énergie, pour une approche plus systémique de la décarbonation de l'ensemble du processus industriel. Dans ce contexte

a. Soutiendrez-vous la mise en place d'un nouvel emprunt européen, comme la France en a émis le souhait, mais à laquelle s'opposent plusieurs États membres ?

Nous soutenons la mise en place d'un nouvel emprunt européen, pour investir massivement dans les transports publics et le rail.

b. Selon vous, la Commission (via l'agence exécutive européenne pour le climat, l'environnement et les infrastructures) doit-elle continuer à intervenir principalement sur le mode de la gestion directe pour financer les infrastructures ou êtes-vous partisan d'un modèle qui laisserait plus de latitude aux États pour l'affectation des crédits européens (comme la Facilité pour la reprise et la résilience, avec l'élaboration de plans nationaux) ?

La Commission Européenne doit continuer à intervenir principalement sur le mode de la gestion directe.

c. Pensez-vous que le futur MIE 3 devrait financer prioritairement les infrastructures de transport transfrontalières, du RTE-T comme le préconisent les coordinateurs de corridors dans leur rapport d'avril 2024, ou considérez-vous qu'un soutien du MIE reste nécessaire pour d'autres infrastructures nationales stratégiques intégrées aux corridors européens (exemples en France de la ligne nouvelle Paris-Normandie, de la ligne nouvelle Paca, ou de la LGV Bordeaux-Toulouse) ?

Un soutien du MIE est nécessaire pour toutes les catégories d'infrastructures, tant dans les infrastructures transfrontalières que sur les grandes lignes TGV et sur l'ensemble des infrastructures ferrées.

7. Dans la version révisée du règlement relatif au RTE-T, les dispositions relatives aux nœuds urbains sont renforcées. Incursion réglementaire européenne dans les politiques locales de mobilité urbaine, ces dispositions faisaient partie des priorités du Parlement européen.

a. Selon vous, l'UE doit-elle intervenir, réglementairement et financièrement au niveau infra national, dans la mobilité urbaine, ou bien considérez-vous que le principe de subsidiarité doit prévaloir ? À ce titre, les Serm en gestation devraient-ils être éligibles aux financements européens ?

L'UE doit cesser d'intervenir réglementairement sur l'organisation de la mobilité urbaine, en particulier dans le domaine de la concurrence. La suppression du règlement « Obligation de Service Public » est nécessaire, et permettra en particulier d'arrêter la mise en concurrence des transports publics en Ile-de-France.

En revanche l'UE doit intervenir en soutien des investissements dans les transports publics et le vélo.

b. L'UE doit-elle légiférer et porter des objectifs spécifiques en matière de mobilité active, en soutien au développement de l'usage du vélo dans les mobilités du quotidien notamment ? cf. la Déclaration européenne sur l'utilisation du vélo adoptée par le Parlement, le Conseil, et signée par la Commission et publiée au JOUE, le 3 avril 2024.

L'UE doit intervenir en faveur des mobilités actives, et en particulier du vélo. Les investissements en faveur du vélo sont extrêmement efficaces pour le report modal depuis l'automobile, et peuvent être rapidement mis en œuvre. Ils font partie des investissements prioritaires à réaliser pour la décarbonation.

3. SUITES DE L'AGENDA LÉGISLATIF EUROPÉEN ET APPROCHES MODALES

8. Le quatrième paquet ferroviaire européen adopté en 2016 appelle le développement de l'interopérabilité des réseaux ferroviaires nationaux par le déploiement de normes techniques comme l'ERTMS. Cet objectif est porté par ailleurs dans le cadre du RTE-T. Cependant, l'équipement des réseaux ferroviaires se fait à des rythmes très inégaux ; le développement de l'attractivité de l'offre ferroviaire pâtit par ailleurs de l'état des grands réseaux (français et allemand notamment) voire du manque de matériel roulant.

Dans son rapport sur l'avenir du marché unique présenté au Conseil européen le 18 avril 2024, Enrico Letta insiste notamment sur la nécessité d'accentuer les efforts sur le ferroviaire en augmentant les financements qui y sont consacrés, en développant le réseau de la grande vitesse ferroviaire et en poussant le déploiement des technologies qui contribuent à l'efficacité du réseau (ERTMS, DAC, DCM). Faut-il que l'Union européenne prépare un new deal ferroviaire européen à l'aide d'un nouveau paquet de mesures pour favoriser le développement de l'offre et du trafic ferroviaire ? Comment ?

L'Union Européenne doit investir beaucoup plus pour le ferroviaire, à la fois pour la grande vitesse, pour les technologies qui contribuent à l'efficacité du réseau et pour la régénération du réseau.

9. Parmi les textes du paquet Fit For 55 , deux comportent des normes contraignantes pour l'industrie des véhicules routiers (automobiles et poids lourds) et prévoient des clauses de révision en 2026 et 2027 (le règlement établissant l'interdiction de la vente dans l'UE de véhicules légers neufs à moteur thermique d'ici 2035 d'une part et le règlement exigeant une réduction de 90 % des émissions de CO2 des poids lourds neufs dans l'UE à l'horizon du 1^{er} janvier 2040, et une réduction de 100 % des émissions des bus urbains neufs d'ici 2035 d'autre part) : comment vous positionnerez-vous en tant que colégislateurs sur ces révisions ?

L'interdiction à la vente des véhicules légers neufs à moteur thermique d'ici 2035 inquiète une partie importante des citoyens européens, en particulier parmi les classes populaires et les classes moyennes. Les véhicules électriques commercialisés actuellement dans l'UE sont pour une bonne part importés, et sont en majorité des véhicules commercialisés à des prix élevés, jugés inaccessibles pour une grande part des citoyens.

D'autre part une inquiétude légitime s'exprime quant à la capacité des pays de l'UE à produire de l'électricité décarbonée en volume suffisant pour approvisionner dans les meilleurs délais une flotte de véhicules majoritairement électrique.

Pour espérer atteindre l'objectif de l'interdiction de ventes de véhicules léger neufs à moteur thermique en 2035, il est nécessaire que l'industrie automobile européenne évolue fortement dans sa stratégie, et qu'une forte dynamique d'augmentation de la production d'électricité soit engagée.

L'UE a vocation à encourager la production dans l'UE de petits véhicules électriques commercialisés à des prix attractifs, par exemple via la création d'un bonus écologique européen, et doit favoriser la production européenne via une politique douanière adaptée.

De même il est nécessaire que les investissements dans la production électrique décarbonés soient revus à la hausse.

10. Le transport aérien intra-européen et, depuis le premier janvier 2024, le transport maritime intra-européen et international (pour moitié) sont intégrés dans le marché européen des quotas de carbone.

Le secteur routier (passagers et marchandises) devrait faire l'objet d'un deuxième marché du carbone qui se mettra en place progressivement à partir de 2027 (dit aussi « ETS 2 »).

a. Ces mesures sont-elles suffisantes ? Faut-il aller plus loin et si oui comment — qu'attendez-vous de la mise en place de ces marchés de quotas de carbone pour le secteur des transports ?

La politique ayant trait au marché du carbone n'est pas prioritaire. Le trafic aérien doit être réduit de façon très importante à l'échelle de l'Union pour atteindre nos objectifs climatiques, et cela passe par une politique fiscale sur le trafic aérien, ainsi que par l'interdiction progressive de vols intra-européens.

Cette politique de limitation du trafic aérien doit être menée de pair avec une politique de relance sur les investissements ferroviaires, pour que se développe au maximum la substitution entre l'avion et le rail.

b. La mise en place de l'ETS 2 s'accompagne de la mise en place du fonds social pour le climat, destiné notamment à atténuer les impacts de la transition écologique des transports pour les ménages et les entreprises les plus vulnérables. Ce fonds géré via la mise en place d'un plan national dédié dans chaque État membre, vous paraît-il un outil satisfaisant pour répondre à ce défi ? D'autres mesures européennes vous paraissent-elles nécessaires afin d'assurer l'équité sociale dans la décarbonation des transports en regard de l'ambition portée par l'UE ?

L'Union Européenne doit avant tout engager une politique européenne des transports qui favorise des moyens de transport accessibles financièrement à toutes et tous. Un soutien fort à une industrie automobile produisant des voitures de petite et moyenne taille à un coût très accessible est stratégique pour que les politiques climatiques soient acceptées par une large part de la population européenne. La généralisation d'un bonus écologique européen destiné aux populations aux bas et moyens revenus est nécessaire pour rendre acceptable le passage massif à la voiture électrique.

Les politiques tarifaires actives en matière de transports publics doivent être encouragées par l'UE, en particulier l'instauration de la gratuité des transports publics.

11. Comment assurer un équilibre entre les préoccupations environnementales et la nécessité de maintenir la compétitivité de l'industrie aérienne européenne ? L'Union européenne doit-elle poursuivre ses efforts d'incitation à la décarbonation des carburants aériens, et doit-elle les accentuer ? L'Europe doit-elle se doter d'une filière de e-carburant/e-kérosène ?

L'Union Européenne doit se donner pour objectif d'entièrement décarboner le transport aérien, et donc doit encourager la création d'une filière de e-carburant/e-kérosène.

12. L'UE a pris conscience de sa vulnérabilité dans les chaînes mondiales d'approvisionnement. Elle a commencé à se doter d'instruments de défense/de vigilance face aux investissements étrangers et aux pratiques de concurrence déloyale de pays tiers. Une enquête antisubventions sur les importations de véhicules électriques à batterie (VEB) en provenance de Chine a par exemple été ouverte en octobre 2023.

a. D'après-vous, est-ce une bonne chose ? faudrait-il aller plus loin ? Endossez-vous le concept politique européen « d'autonomie stratégique ouverte »¹ défini sous la présidence espagnole du Conseil de l'Union européenne au second semestre 2023 ?

Pour atteindre ses objectifs climatiques, l'UE doit impérativement réussir sa réindustrialisation et gagner beaucoup plus d'autonomie du point de vue industriel.

b Face à l'Ira américain (Inflation Reduction Act) ou aux pratiques chinoises, les règles européennes de soutien à notre industrie (règles en matière d'aides d'État, projets importants d'intérêt européen commun – PIIEC) vous semblent-elles adaptées ? Faudrait-il les modifier (pour favoriser l'émergence de « champions européens » par exemple, notamment dans l'industrie ferroviaire, à l'image de l'industrie aéronautique) ?

Le développement d'une industrie ferroviaire européenne indépendante est stratégique pour l'atteinte de nos objectifs climatiques. L'émergence de champions européens du ferroviaire est donc un objectif stratégique fort.

c Vous paraît-il opportun, nécessaire d'aller vers un «Buy European Act », dont les prémisses ont été posées dans le règlement Net zero industry act ?

Un « Buy European Act » est indispensable.

13. La Commission européenne a publié fin 2023 un projet de révision de la directive relative au transport combiné, qui change l'approche en vigueur jusqu'ici (il définit les opérations de transport combiné qui peuvent être soutenues par des mesures nationales comme des opérations qui réduisent d'au moins 40 % les externalités négatives par rapport aux opérations exclusivement routières. La précédente définition donnée à une opération de transport combiné était fondée sur la distance minimale (100 km) de sa partie non routière). Si le Parlement européen sortant a publié un document de travail, la définition de la position du Parlement aura lieu lors du prochain mandat. Les obstacles au développement du transport combiné peuvent-ils être levés par une législation européenne ? Le projet de texte proposé par la Commission vous paraît-il proposer des orientations assez ambitieuses et efficaces ?

Le développement du transport combiné est essentiel pour rééquilibrer le transport de marchandises au bénéfice du rail.

4

L'Union Européenne doit avant toute chose arrêter sa politique de pénalisation des politiques nationales de soutien au transport public ferroviaire et maritime, la casse de Fret SNCF sur injonction de l'UE en étant un exemple caricatural. Elle doit au contraire investir en soutien aux infrastructures publiques de transport de marchandises par le rail et la voie d'eau pour favoriser le report modal.

4. QUELLE POLITIQUE SOCIALE, QUELLE AMBITION EN MATIÈRE DE FORMATION, QUELS DÉFIS DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS ?

15. Dans le secteur des transports, le marché unique a révélé de fortes disparités sociales entre pays. Une division du travail entre pays s'est établie de fait sur le transport routier par exemple. Dans un marché du travail en tension, avec une faible attractivité des métiers du transport, il paraît opportun de faire converger les politiques des États membres pour une nouvelle impulsion sociale. Le renforcement des qualifications par la formation et l'harmonisation des référentiels métiers pourrait être un chantier européen.

a. Pensez-vous opportun que l'Union européenne s'engage dans une réflexion sur les transformations des emplois et des compétences nécessaires face à l'évolution des pratiques logistiques et de mobilité, aux exigences de mobilité durable et aux transitions numériques et énergétique ? Vous paraît-il opportun que l'UE contribue à accélérer et faire converger les démarches nationales ? – elle pourrait par exemple mettre en œuvre une démarche de validation des formations professionnelles initiales et permanentes et de leur reconnaissance mutuelle à l'échelle communautaire ?

Ces deux démarches sont tout à fait justifiées et doivent être encouragées.

b. Dans la perspective d'un nouvel élargissement de l'UE à des pays à moindres coûts salariaux, l'UE devrait-elle selon vous muscler sa législation pour contrer les pratiques de dumping social dans le secteur des transports, notamment dans le transport routier, ou maritime ?

Et comment mettre en œuvre les nécessaires contrôles ?

L'UE doit absolument muscler sa réglementation pour contrer les politiques de dumping social, malheureusement très répandues dans le secteur du transport. Ce doit être fait hors élargissement de l'UE à pays à moindres coûts salariaux.

16. La décarbonation des transports appelle des efforts d'innovation et recherche & développement significatifs dans de nombreux domaines qu'il s'agisse de technologie ou de sciences humaines et sociales. L'Union européenne a mis en place les PCRD (programme cadre recherche & développement) dont le programme Horizon Europe qui porte sur la période 2021-2027 est le neuvième.

Doté de 95,5 Md€, il est le plus gros (en volume) des programmes sectoriels européens ; sur les six thématiques principales (« clusters »), l'une est dédiée notamment à la mobilité (cluster « climat, énergie et mobilité »). Le soutien apporté par l'UE à la recherche et développement sur la mobilité vous paraît-

il bien calibré ? : les dynamiques soutenues par le programme Horizon Europe doivent-elles être

poursuivies ou précisées pour le prochain PCRD (2028-2034) ? Quelles devraient être selon vous les

priorités de l'Union européenne en matière de recherche et développement dans les transports

(décarbonation, automatisation/IA, autres ; recherche fondamentale, innovation technologique,

soutien à l'expérimentation d'innovations, sciences sociales) ? ÉLECTION DU PARLEMENT EUROPÉEN JUIN

2024

Avenir de l'Europe : les transports

50

5

QUEL PORTAGE POLITIQUE

DES TRANSPORTS À LA COMMISSION ET AU PARLEMENT EUROPÉENS ?

17. De plus en plus d'enjeux relatifs à la décarbonation des transports sont transversaux : ils touchent aux

questions de politique énergétique, de marché intérieur, d'industrie.

a. Comment s'assurer que les transports, qui représentent le premier émetteur des émis-

-

sions de GES de l'Union, soient au cœur des préoccupations du nouveau collège des com-

missaires européens ?

b. Si vous siégez dans le prochain Parlement européen, vous aurez à auditionner les

candidats

aux postes de commissaires. Qu'attendez-vous du prochain commissaire européen aux transports ?

18. Dans la préparation du prochain mandat, avez-vous confié la question des transports et de ses différents enjeux à un ou plusieurs de vos colistiers ? Des candidats en position éligible se préparent-ils particulièrement à intervenir sur les questions complexes de la politique européenne des transports – qui sont désormais couverts par différentes commissions, la commission TRAN (transport et tourisme) en priorité, mais de plus en plus les commissions ENVI (environnement) et ITRE (industrie)